

PHOTO J.K. MAGNUS

the 1990s, the number of people in the world who are illiterate has increased from 1.2 billion to 1.5 billion. The number of illiterate people in the world is projected to reach 1.7 billion by the year 2015. The number of illiterate people in the world is projected to reach 1.7 billion by the year 2015.

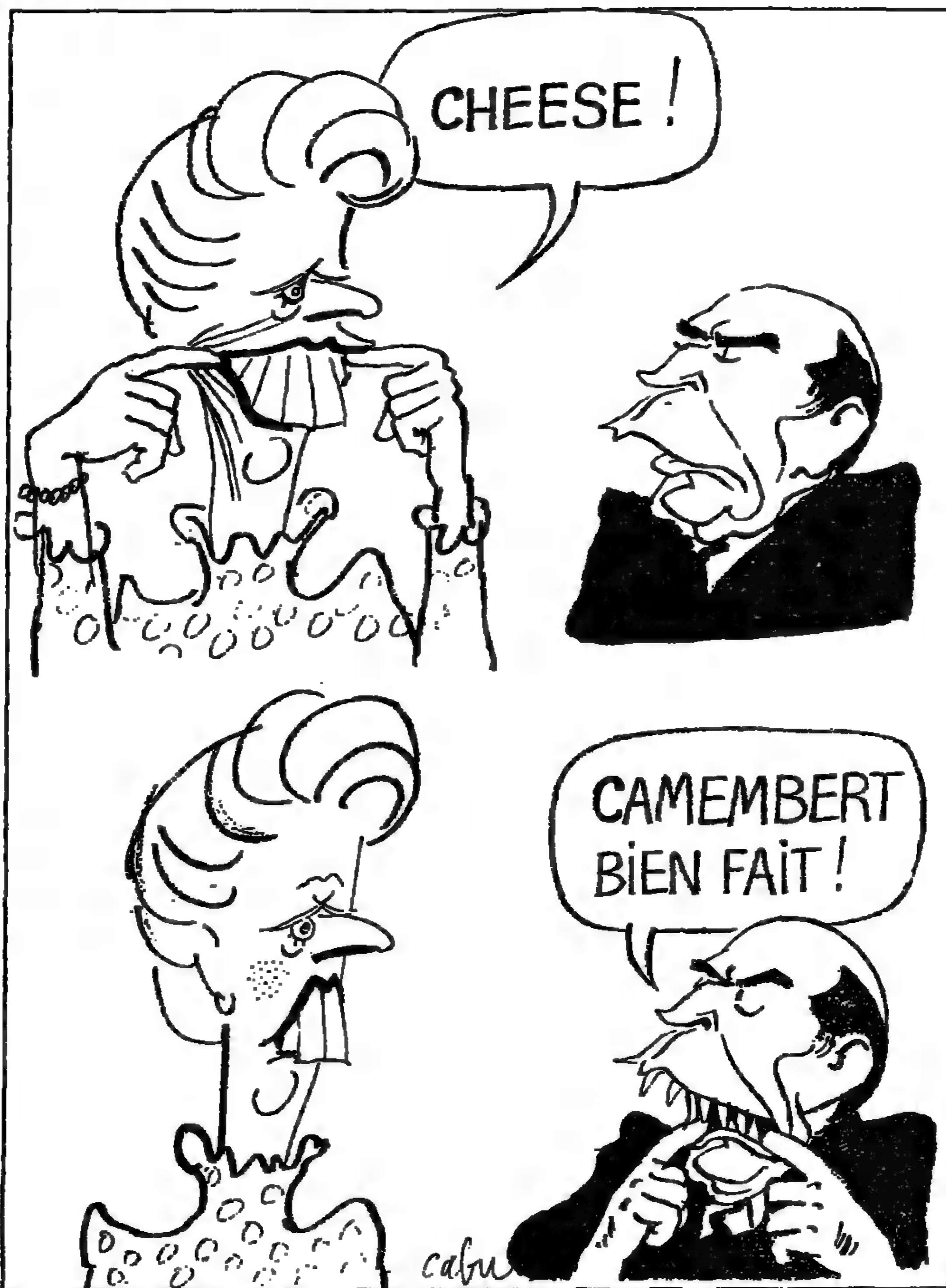
(Lire la suite page III.)

MANCHE

LA DERNIÈRE

Margaret Thatcher et François Mitterrand annonceront le lundi 20 janvier à Lille le choix d'un des quatre projets (pont, tunnel, pont-tunnel ou tunnel-pont) de liaison fixe entre les côtes anglaises et françaises.

Theodore Zeldin, professeur au Saint Antony's College, à Oxford, et auteur d'une Histoire des passions françaises, nous dit en quoi ce projet, capital pour les deux pays, ne pourra modifier que très lentement des mentalités si étrangères l'une à l'autre.



UNE ILE SUR SON ROC

par Bruno Frappet

«ANDRÉ SIEGFRIED a dit : l'Angleterre est une île entourée d'eau qui entend le rester. Est-ce faux ?

— C'est une grande erreur de croire que la Grande-Bretagne est une île. Elle a toujours été un centre d'affaires internationales : elle vit depuis des siècles d'importations et d'exportations, de ses relations avec les autres pays. Elle est, par ses traditions, non pas un pays de boutiquiers, comme l'a dit Napoléon, mais une pépinière de représentants de commerce qui courent le monde, de vendeurs de textiles, d'acier, d'intermédiaires des finances et des services.

— Dans le domaine de l'intelligence, des arts, l'influence étrangère est importante depuis la Renaissance. Etant riche, la Grande-Bretagne pouvait acheter ce qu'il y avait de meilleur. Les Beatles sont un exemple de sa capacité de transformer les importations. Qu'est-ce, en effet, que les Beatles au début, sinon une réadaptation de la musique noire pour la consommation européenne et pour l'Amérique blanche ?

— Les Anglais ont toujours été des voyageurs, plus que les autres ; ils ont tous des correspondants, des parents à l'étranger. La Grande-Bretagne a toujours été une puissance internationale, maritime. Elle n'avait pas de ponts stables, mais elle a toujours eu des ponts qui marchaient.

— La Grande-Bretagne, dites-vous, est ouverte sur le monde entier. Pourtant l'idée d'une solidarité européenne n'est pas très avancée.

— C'est vrai que les Anglais affichent un masque de mépris pour les étrangers. Quand on a tant de relations, quand on dépend des étrangers, on a besoin de porter ce masque. C'est le côté maladif de

l'humour anglais. De temps en temps, l'opinion publique réurgit une haine extraordinaire. J'entends des insultes affreuses sur les Français... C'est la version anglaise du mal au foie français : l'incapacité de digérer les réalités de la vie.

— Un ministre vient de démissionner, en prétendant que Mrs Thatcher, quand elle entend le mot Europe, réagit avec dégoût. Mais Mrs Thatcher a un caractère double. L'un est atavique : fille de la province, elle n'a aucune sympathie viscérale pour les autres pays. D'un autre côté, elle a un vrai goût pour les relations internationales depuis qu'elle est le premier ministre, mais elle sait utiliser ce réflexe provincial quand elle en a besoin.

— Il est indispensable qu'elle fasse un geste d'amitié envers la France. Je le lui ai dit. La difficulté, c'est de trouver le bon moment : il y a toujours des difficultés conjoncturelles ou diplomatiques avec l'Europe. On a besoin d'un coup d'éclair pour changer l'atmosphère.

— N'y aura-t-il pas un jour un peu de chaleur, une vision à long terme du côté britannique ?

— Le dernier leader britannique vraiment francophile a été Churchill. Il habitait la France pendant ses vacances. Mrs Thatcher va en Suisse.

— L'amélioration des relations entre la Grande-Bretagne et la France est la grande tâche des années qui viennent, parallèle à celle qui a été réalisée entre les Allemands et les Français.

— Cette indifférence, cette hypocrisie, traversent toutes les opinions politiques : conservateurs, travaillistes ?

— Malheureusement, 1,3 % seulement des Anglais apprennent

le français jusqu'au niveau du bac. Le tunnel ne va pas changer cela, ni la cuisine anglaise, ni le fait qu'il est très difficile de travailler dans un pays autre que le sien. Les relations entre les deux peuples ne seront pas immédiatement différentes.

— Les Français n'iront pas plus fréquemment en Angleterre : l'attrait des États-Unis demeure. La liaison trans-Manche est une amélioration technique, semblable à celle du TGV, qui va permettre de gagner quelques heures.

— Le concurrent du Channel Tunnel, c'est le People Express, ce vol charter Londres - New York très bon marché ?

— Sept à huit millions d'Anglais vont chaque année en France. La traversée par le tunnel sera très chère, je le crains : égale au prix du transport actuel par ferry. Mais elle aura cet avantage : elle permettra aux Anglais et aux Français de travailler ensemble. Seules les expériences individuelles, la coopération dans des projets partagés, détruiront les stéréotypes que l'on a les uns sur les autres.

— La destruction des stéréotypes prend du temps. Le fossé s'approfondit-il ou l'entrée de la Grande-Bretagne dans le Marché commun, la multiplication des voyages, font-elles avancer les choses ?

— Pour les Anglais, l'Europe en train de se construire a un visage bureaucratique. On n'a pas su prendre les relations publiques d'une manière intelligente. Les Anglais, par exemple, mangent volontiers un saucisson sans goût et presque sans viande auquel ils sont très attachés. Et on veut leur interdire de l'appeler saucisson. Cela relève d'un manque de génie publicitaire.

entretien avec Theodore Zeldin

— L'Europe n'a pas su se vendre en Angleterre ?

— Exactement. L'Europe pose des difficultés aux habitudes, souvent inoffensives, des Anglais.

— Mrs. Thatcher et M. Mitterrand vont se rencontrer à Lille. Que pensez-vous de leurs relations ?

— Ils ne parlent pas la même langue, pourtant il y a une espèce de flirt entre eux. Tous deux gardent une conscience très ferme de leur propre intérêt, mais il y a un flirt que Giscard n'a pas su établir. C'est un fait « chimique » : ils se plaisent. Les rapports humains entre eux ne sont pas difficiles.

— Le tunnel sera un pas en avant fondamental dans l'histoire de l'Europe ?

— C'est bien. C'est symbolique. Mais c'est un pas dans l'ordre technique plus que dans l'ordre des mentalités. Avant, il y avait les bateaux...

— Vous avez une préférence pour une solution ?

— J'ai une préférence pour la solution la plus complète qui ferait qu'on voyagerait sans entraves. Il reste beaucoup d'obstacles à surmonter. Par exemple, les douaniers anglais menacent de causer beaucoup d'ennuis pour sauvegarder leurs emplois.

— Et les animaux ? Les gardera-t-on encore longtemps en quarantaine ?

— Les Anglais finiront par accepter le fait que les étrangers ne sont pas sales. Les Anglais aussi aiment leurs animaux. Ils comprendront qu'il serait bien de pouvoir voyager avec son chien. ■

(*) Histoire des passions françaises (5 tomes), publié dans la collection « Points-Histoire », au Seuil, Les Français, (Fayard), et également en livre de poche au Seuil.

CHÈRE ET DÉTESTABLE ENTENTE

(Suite de la première page.)

Rien de tel entre la France et la Grande-Bretagne. Les tête-à-tête de François Mitterrand et de Margaret Thatcher ne donnent aucunement l'impression de rencontres entre deux vieux complices — même si certains notent un début de « flirt » entre eux — pas plus d'ailleurs que ce ne fut le cas des rencontres entre Valéry Giscard d'Estaing et la « dame de fer », qui étaient pourtant plus proches idéologiquement. De pays à pays, de gouvernement à gouvernement, on essaie de remplir les contrats, mais ensuite, c'est « bonjour, bonsoir ». Il manque aux échanges franco-britanniques cette dimension du désir qui permet de transcender des relations conventionnelles.

Pour enclencher une dynamique d'émulation positive, il faut qu'entre deux peuples il y ait suffisamment de différences pour qu'ils puissent s'en enrichir mutuellement, mais aussi suffisamment de similitudes pour que les valeurs de l'un ne paraissent pas trop « exotiques » à l'autre.

Or ce n'est pas le cas pour la France et la Grande-Bretagne. Les mêmes termes désignent des réalités trop différentes pour qu'avant longtemps puisse s'instaurer un dialogue productif.

Lutte des classes, racisme, philosophie, histoire made in Great Britain. Les principaux phénomènes sociaux du siècle et la façon de les expliquer n'aident en rien à comprendre la situation vécue autour des mêmes problèmes et dans les mêmes

domaines de ce côté-ci de la Manche.

Souvenons-nous par exemple de deux films importants de cette dernière décennie, traitant d'un sujet voisin, l'adolescence et la vie dans les établissements d'enseignement : *If*, du cinéaste anglais Lindsay Anderson, et *Les Désarrois de l'élève Toerless*, de Volker Schlöndorff.

Le premier se passe dans un collège anglais et nous laisse une impression d'étrangeté qui interdit toute identification avec des personnages très lointains ; le second, malgré sa datation et sa localisation très précise en Autriche avant la première guerre mondiale, parle aux Français en direct...

On attend encore que se manifestent dans l'un et l'autre pays quelques-uns de ces « intellectuels médiateurs » qui préparent le terrain pour une évolution des mentalités sans laquelle toute volonté politique risque d'être mise en échec.

Ce rôle fut joué avec bonheur des deux côtés du Rhin par des hommes comme Joseph Rovani ou Alfred Grosser en France, Robert Picht ou Peter Scholl-Latour en Allemagne...

Le tunnel sous la manche va-t-il susciter des vocations de « passeurs » ?

La France, et au-delà l'Europe tout entière, aurait beaucoup à gagner à ce que l'on creuse non seulement la craie sous le pas de Calais, mais qu'en même temps on mine la montagne de préjugés qui s'est accumulée au cours des siècles.

L. R.

FRANCE-ANGLETERRE

PREMIERS SERVIS OU PREMIERS DESSERVIS ?

par Jean-René Lore

La région Nord - Pas-de-Calais est favorable au projet de lien fixe sur la Manche, mais elle ne veut pas, demain, se contenter de regarder passer les voitures et les trains. Elle est inquiète aussi quant à l'activité des trois ports du littoral, Calais, Boulogne et Dunkerque.

Le lien fixe. Pierre Mauroy en est un partisan convaincu et enthousiaste. Et ce n'est sans doute pas seulement un hasard si le projet a été relancé lorsqu'il était à Matignon. « Si j'ai toujours été convaincu de la nécessité de réaliser cette liaison, explique-t-il, c'est parce que je suis un homme du Nord. On a coutume de dire de cette région que son premier amour est sa situation de carrefour européen. Sur le plan géographique, c'est une évidence. Mais cet atout, au fil de l'histoire, a été inégalement exploité. Et aujourd'hui, ajoute le maire de Lille, « le carrefour s'est réduit à un axe Nord-Sud », celui qui va vers Paris.

« Avec le lien fixe, plaide-t-il, notre région va retrouver toute sa dimension de terre de communication et d'échanges. Une chance pour la région, en même temps qu'un véritable défi économique qu'il faut relever. »

Cet optimisme n'est pas partout de mise. Ainsi, à Calais, Henri Ravisse, président de la chambre de commerce et d'industrie, proteste : « La réalisation d'un lien fixe entraînera la disparition du port de Calais. » Propos sans doute trop alarmistes, mais qui traduisent une inquiétude certaine et au moins en partie justifiée, que l'on retrouve d'ailleurs dans les préoccupations affichées par les instances régionales.

Daniel Percheron, sénateur du Pas-de-Calais, président du comité mixte régional rassemblant sur ce dossier des conseillers régionaux et des membres du conseil économique et social, expliquait dans un rapport : « Les institutions régionales souhaitent que le projet choisi soit celui qui permette au maximum le maintien du trafic maritime et l'organisation de la complémentarité des activités et installations de l'ouvrage fixe et des ports du littoral. » Il n'empêche. Globalement, la région croit au projet. Dans un sondage IPSOS, réalisé en août dernier pour le groupe France-Manche, 74 % de la population du Nord - Pas-de-Calais (contre 69 % au niveau national)

étaient associées au chantier. Une convention devait d'ailleurs être signée ce samedi avec les quatre consortiums, garantissant des règles de transparence pour l'attribution des marchés en sous-traitance.

Une fois construit, le lien fixe générera également des emplois. Ceux d'abord liés à son fonctionnement et à son entretien. Quel que soit le projet retenu, leur nombre ne varie guère : entre mille six cents et mille huit cents. Ceux ensuite liés aux services associés au trafic des voyageurs (installations touristiques par exemple) et des marchandises (entrepôts, distribution, etc.). Selon le rapport Bechtel, le nombre d'emplois ainsi espérés varie entre quatre mille et six mille en l'an 2000 en fonction du projet retenu (tunnel avec navettes ou pont-tunnel).

Le rapport Bechtel estime en outre qu'un pôle d'attraction sera créé par l'amélioration des transports, et chiffre à deux mille ou trois mille le nombre d'emplois pouvant être ainsi créés.

Le président du conseil régional peut ainsi déclarer que « le solde net d'emplois pour le littoral sera positif ». Toujours en fonction du projet retenu, le rapport Bechtel estime, en effet, que la perte d'emplois liée au détournement du trafic des ports vers le lien fixe s'élèvera entre deux mille cinq cents et trois mille quatre cents.

Voilà pourquoi la région réclame, parmi les mesures d'accompagnement, la mise en place d'un plan de développement du littoral destiné à permettre à Calais, à Boulogne et à Dunkerque de renforcer à court terme leur position sur le trafic trans-Manche d'ici à la mise en service du lien fixe et, à moyen terme, de préparer leur conversion et leur adaptation aux nouvelles activités qui en résulteront : renforcement de la pêche et du tourisme pour Boulogne ; transport international, notamment par conteneurs, pour Dunkerque, qui pourrait devenir un « port du sud de l'Angleterre » ; maintien du trafic voyageurs et marchandises et développement des services de transport, entreposage, et activités industrielles liées actuellement au port réorientées vers le lien fixe pour Calais.

Le littoral et la région tout entière s'attendent à d'autres retombées de la réalisation d'un lien fixe sur la Manche. Elles sont liées à l'augmentation importante du trafic qui en résulterait.

Aujourd'hui, plus de 60 % des vingt millions de voyageurs et plus de 40 % des vingt-cinq mil-

lions de tonnes de marchandises qui traversent la Manche et la mer du Nord, entre la Grande-Bretagne et le continent, transitent par les ports du littoral Nord - Pas-de-Calais.

Le lien fixe serait d'abord le moyen de pérenniser la part dominante de la région dans ce trafic en augmentation (il devrait doubler d'ici à l'an 2000), et surtout de l'accroître par le rabattement d'une bonne part de ce qui transite par les ports concurrents, notamment belges. « Plus de la moitié des passagers et des marchandises qui passent par les ports extérieurs pourraient être ainsi reconquis à notre profit », estime M. Noël Joseph.

Un véritable outil du développement régional

Mais la réalisation du lien fixe trans-Manche ne peut prendre son sens pour la région que si elle s'accompagne des infrastructures ferroviaires et routières qui lui permettent d'être un véritable outil de développement régional. C'est le TGV Paris-Londres, Paris-Bruxelles-Cologne et tout le débat sur son lieu d'arrêt dans la région. « L'attraction d'une ligne de chemin de fer se porte aux extrémités ou à un croisement de lignes. Un seul lien dans le Nord-Pas-de-Calais permet ce croisement renforcé : le chef-lieu », a déjà plaidé Pierre Mauroy.

C'est aussi un réseau autoroutier complet avec d'une part la rocade du littoral (inscrite au « plan Fabius » arrêté en octobre 1985 pour le Nord) destinée à relier les trois ports entre eux et au débouché du lien fixe, et à assurer la liaison vers Rouen-Le Havre ; avec d'autre part l'achèvement de l'autoroute A 26 jusqu'à Calais (axe Nord-Sud vers Paris) et aussi la réalisation d'une liaison vers Lille et, au-delà, l'Europe du Nord (axe Est-Ouest).

Car, explique un membre du cabinet régional de ce dossier, « il faut cesser de considérer la région comme étant seulement le nord de la France, et la penser comme région au cœur de l'Europe » : le lien fixe trans-Manche sera un cordon ombilical, non seulement entre la Grande-Bretagne et la région parisienne (quatre millions d'habitants) ou le nord de la France, mais surtout entre la Grande-Bretagne et l'ensemble du Marché commun, en grande partie l'Europe du Nord (quatre-vingts millions d'habitants).

LE LABOUREUR DE L'AMER

« A L.L.O., vous êtes toujours là près de Sète ? Parfait, je cherche depuis vingt minutes un Anglois typique. Quelle est votre opinion sur le tunnel ? »

— Je n'en ai pas, mademoiselle.

— Ayez-en, s'il vous plaît, et vite fait.

— Bon. Je suis contre. C'est le claustrophobie, avec un brin de gigantophilie ou peur des poids lourds. Je vais à Gênes par Brindisi pour éviter les tunnels de l'autoroute, et à Paris par Clermont-Ferrand à cause de celui de Fourvière.

— Tout le monde n'est pas comme vous. Vous raisonnez Victorien ne commencent-ils pas ce tunnel à Thomas de Gamond, un Français, en disant : « Si vous y réussissez, votre nom sera bûché par nous-mêmes et par toutes les femmes de l'Angleterre ? »

— Sans doute. Elle souffrait du mal de mer. Moi pas. Tous les Français, hommes et femmes, en souffrant, ce qui ajoute au plaisir de la traversée pour l'Anglais typique (nous sommes des sadiques, c'est connu). On est ici dans un hexagone entouré de Belges, d'Allemands et de Turcs, mais moi, je suis né dans une île. Qui plus est, une île entièrement entourée d'eau. Qu'elle le reste. Je choisis la liberté, le bastingage et la brise marine.

— Il n'y aura plus de bateaux s'il y a un tunnel.

— Je n'ai donc plus en Angleterre. A moins qu'il ne reste les car-ferreries Santander-Southampton, et peut-être Roscoff-Plymouth. Je ne serai donc pas isolé sur le continent.

— Vous êtes un arriéré ! Moi, j'adorerais aller à New-York en Concord. Quel bel exemple de coopération technologique ! Pensez au travail que cela a donné à tant de gens ! Le tunnel aussi.

— Le travail, c'est la santé. Paul Riquet, qui venait de près d'ici, a donné du travail sain — pelles et brouettes — à douze mille gens pendant des décennies avec son canal du Midi. Et il a bien fait. C'est agréable, flâner doucement d'écluse en écluse, à regarder les arbres sur le sentier et à s'arrêter pêcher une anguille ! Les canaux sous le ciel bleu, oui ; les tubes sous la vase letavez-vous pensé aux tentations offertes aux esprits malfins de l'Intelligence Service et de la bande d'Aspreto ? Non ! Si c'est pour donner du travail, on n'a qu'à creuser des trous de 2 mètres de profondeur et les remplir après.

— Pensez à la commodité. Juste un bon quart d'heure...

— Commodité ? Ma chère, de nos jours, lorsque le groupe A dispute avec le

groupe B, il attaque le groupe C avec une bonne grève. Si une compagnie de bateaux est en grève, il y a presque toujours une autre compagnie — on va à un autre port. Imaginez les deux entrées du tunnel : si ce n'est pas un piquet d'Anglais qui veulent envahir le monde, ce sera un piquet de Français. Et savez-vous pensé au piquet du centre ?

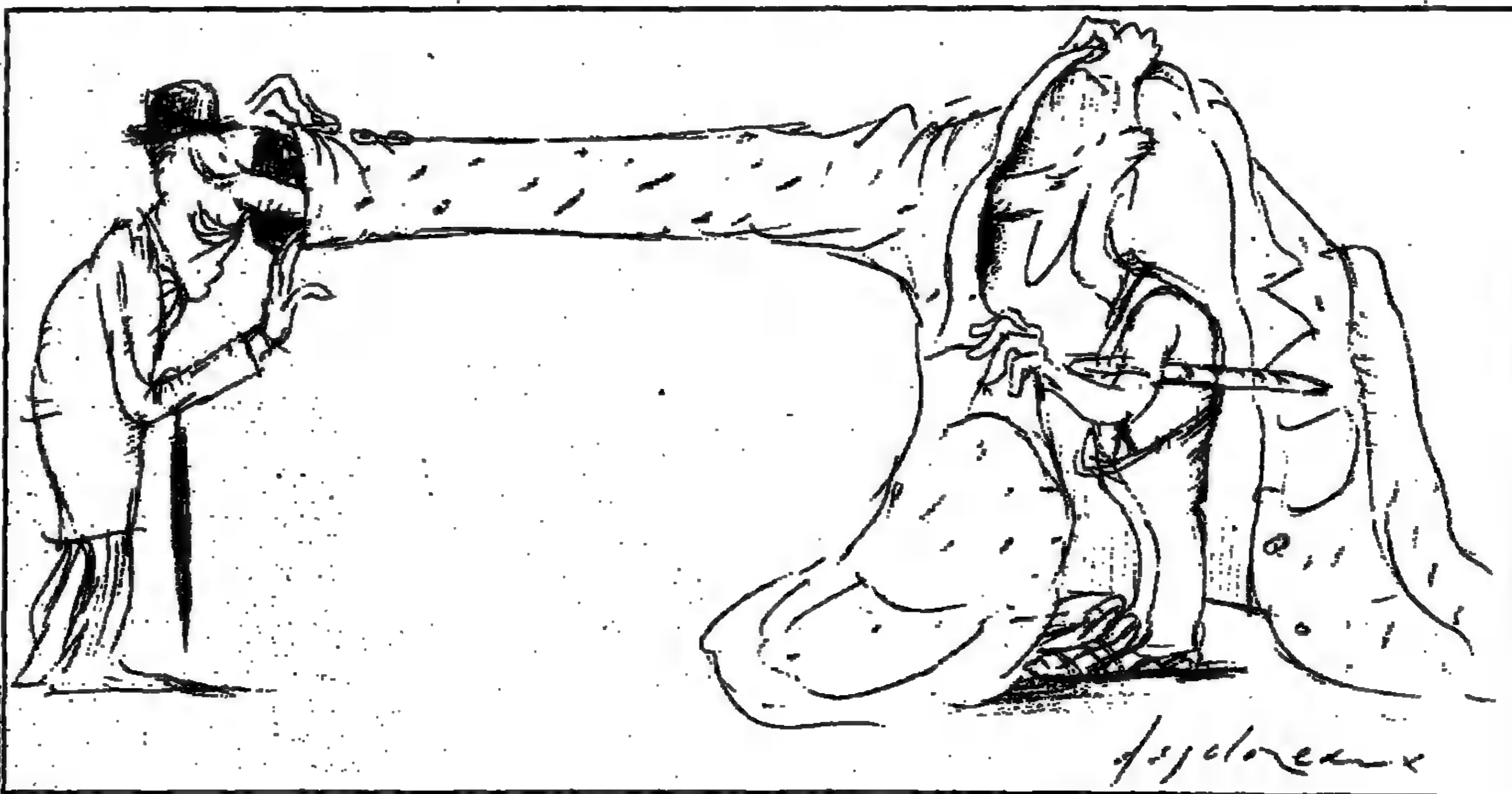
— Mais vous êtes un réactionnaire...

— En effet, je ne vois pas pourquoi tant de gens doivent traverser la Manche. Dans le bon vieux temps, c'était assez rare. La France était la France et l'Angleterre, l'Angleterre. Mais maintenant je parle qu'aux yeux des rédacteurs du Monde ne porte barbe, baret et baguette : ils ressemblent tous aux rédacteurs du Times (qui n'est pas ce qu'il était, d'ailleurs), et dans le fond de la brousse anglaise les restaurants vous servent une cuisine pseudo-bocuseyenne. Les ménagères de Hampstead font une ratatouille au lieu d'un aloyau rôti parce qu'Elizabeth David a écrit un tas de livres sur la cuisine provinciale française, et la reine vient de la décorer : M.B.E., membre de l'empire britannique, mon Dieu ! Et elle était déjà chevalière du Mérite agricole ! Quelle époque... Non, je préfère que l'étranger soit étranger. Jadis il n'y avait que les Français bien qui allaient en Angleterre — de Gaulle, par exemple — et vice versa : Edouard VII, moi... Maintenant il y a mille footballeurs pour un seul petit milliard.

— Ne me dites pas que vous allez conspuer les congés payés.

— De nos jours, ce ne sont pas seulement les congés payés, ce sont les jours fériés. Lorsque le livre est à 8 francs, Douvres est plein de Français qui font l'aller-retour pour des lainages et un gigot. Avez-vous vu les hypermarchés de Calais récemment, avec la livre à 11 francs ? Sondés d'Anglais nullement troublés par le rayonnement de la culture française : ils sont là pour leur alcool, leurs 50 litres de bière et quelques camemberts pasteurisés. Tiens, j'ai une idée. Charles II a vu Dunkerque à Louis XIV, histoire de son cash-flow, pour être momentanément indépendant du Parlement. Rendez-le nous, et nous vous donnerons 2 ou 3 kilomètres carrés près de Folkestone, Français et Anglais pourront faire leur shopping à l'étranger sans avoir à traverser mon cher détroit. Il y aura quelques cargos, et un confortable pagibot pour le vrai voyageur... Ne jetez pas la Manche !

JOHN P. HARRIS.



INER U DANEMARK

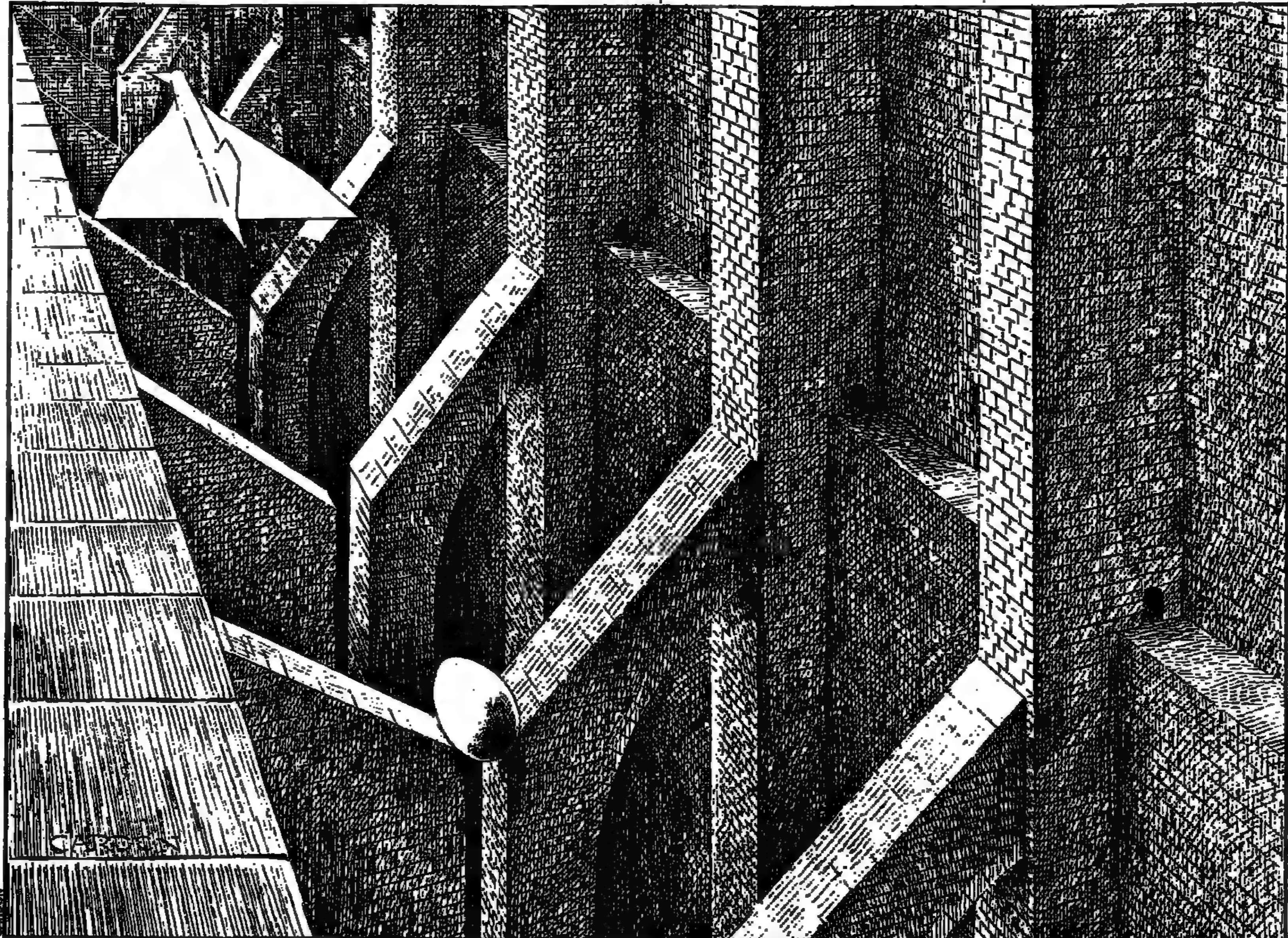
Le lien fixe. Pierre Mauroy en est un partisan convaincu et enthousiaste. Et ce n'est sans doute pas seulement un hasard si le projet a été relancé lorsqu'il était à Matignon. « Si j'ai toujours été convaincu de la nécessité de réaliser cette liaison, explique-t-il, c'est parce que je suis un homme du Nord. On a coutume de dire de cette région que son premier amour est sa situation de carrefour européen. Sur le plan géographique, c'est une évidence. Mais cet atout, au fil de l'histoire, a été inégalement exploité. Et aujourd'hui, ajoute le maire de Lille, « le carrefour s'est réduit à un axe Nord-Sud », celui qui va vers Paris.

Danger : émigration

Le lien fixe. Pierre Mauroy en est un partisan convaincu et enthousiaste. Et ce n'est sans doute pas seulement un hasard si le projet a été relancé lorsqu'il était à Matignon. « Si j'ai toujours été convaincu de la nécessité de réaliser cette liaison, explique-t-il, c'est parce que je suis un homme du Nord. On a coutume de dire de cette région que son premier amour est sa situation de carrefour européen. Sur le plan géographique, c'est une évidence. Mais cet atout, au fil de l'histoire, a été inégalement exploité. Et aujourd'hui, ajoute le maire de Lille, « le carrefour s'est réduit à un axe Nord-Sud », celui qui va vers Paris.

FRANCE-ANGLETERRE

Air France fêtera le mardi 21 janvier, à New-York, le dixième anniversaire du premier vol commercial de Concorde. Controversé avant même d'exister, celui que beaucoup considéraient comme le plus bel avion du monde est aujourd'hui en pleine forme. Rentable, aimé, choyé.



JANVIER 1976 : TOUT CONCORDE...

par Alain Faujas

« **M**ESDAMES, messieurs, c'est le commandant de bord qui vous parle. Nous venons d'atteindre notre vitesse de croisière, c'est-à-dire Mach 2,02, soit environ 2 200 kilomètres à l'heure, comme vous pouvez le constater sur l'écran placé dans chaque cabine. Je vous souhaite un bon appétit. »

Un Concorde ordinaire : deux fois la vitesse du son plus du caviar, un bonard très Thermidor, des épinars, une charlotte qui mêle des marrons et du whisky, du champagne Krug Grande Cuvée, du château rauxan, du segla 81 ou du chambolle-musigny 79. Ce vol supersonique paraîtra un peu moins banal si l'on rappelle que les autres avions supersoniques sont militaires et qu'ils nécessitent de leur unique pilote et passager un équipement très sophistiqué, fait d'une combinaison antigel, d'un casque et d'un tuyau à oxygène qui interdit l'absorption de friandises...

En fait, tout est exceptionnel dans Concorde : son histoire, sa réussite, ses échecs et les hommes et les femmes qui ont noué avec lui un amour passionnel.

Concorde, lancé en 1962 par les Français et par les Anglais, mérite bien son nom. « Le plus bel avion du monde » ou « l'Oiseau blanc » lui auraient mieux convenu. Evidemment, il fallait faire court. Même si M. Anthony Wedgewood Benn, ministre britannique de la technologie, avait accepté de le rallonger avec un E bien peu british, parce que cela voulait dire, selon lui, E comme Excellency, Europe or Entry (dans le Marché commun).

Malheureusement, Concorde a suscité autour de lui des crises à répétition comme aucun programme aéronautique ou spatial. En 1964, les travaillistes qui reviennent au pouvoir à Londres prennent peur devant le coût financier du projet. Il s'en faut de peu que M. Wilson n'envoie le programme, vieux de deux ans seulement, à la casse. Il ne se passera d'ailleurs pas une seule année sans que la Chambre des communes britannique, un ministre — en général britannique — la Cour des comptes (française), un

comité anti-Concorde, ou des écologistes, ne proclament cet avion outrageusement dispendieux pour les fonds publics. L'addition s'élèvera jusqu'à... 14 milliards de francs, sans qu'on sache si tout se trouve dans la note et si ces francs ont tous été actualisés.

On continue quand même. La British Aircraft Corporation et la SNIAS — la future Aérospatiale — remettent au pilote d'essais André Turcat l'appareil, qui effectue son premier vol en mars 1969. Il se révèle impeccable.

Car le chemin de croix de Concorde fut d'abord financier, puis politique. On se souvient qu'en 1971 Jean-Jacques Servan-Schreiber, député, estimait que l'avion était un « Vietnam industriel ». Imperturbablement, les présidents de la République le soutiennent. Le général de Gaulle était monté dans la maquette, Georges Pompidou, puis M. Giscard d'Estaing, se font un devoir d'emprunter plusieurs fois le bel oiseau menacé.

Bataille diplomatique et commerciale

On continue donc. Malheureusement, en 1973, commence le calvaire commercial. Une à une, les compagnies étrangères qui avaient réservé des exemplaires annulent leur commande. « Pas rentable », disent Air Canada, United TWA, PANAM, Continental American, JAL, etc. On continue. Le 21 janvier 1976, Air France inaugure avec British Airways la première exploitation commerciale supersonique au monde. Air France dessert Dakar et Rio, et British Airways Bahréin. On ouvre ensuite Caracas.

Débutent alors le parcours du combattant américain. Parce que les écologistes d'outre-Atlantique craignent pour l'ozone de la stratosphère (en fait, Concorde contribue à sa production) et les riverains pour leurs oreilles, les autorités de Washington et de New-York tardent à autoriser l'atterrissage du supersonique franco-britannique.

Elles entrouvrent la porte à Washington. Bataille diploma-

que : M. Raymond Barre, premier ministre, s'en va tancer le président Carter, bien peu libéral selon lui. Concorde fait l'objet aussi d'une bataille judiciaire homérique. Gagnée ! Le 22 novembre 1977, l'appareil se pose à l'aéroport new-yorkais Kennedy.

On arrête. Ou plutôt, en 1979, les gouvernements français et britannique décident de stopper les frais et de limiter la série à seize avions et à quatre-vingt-huit réacteurs. On espérait, au printemps du projet, dépasser les deux cents ventes.

Mais on continue l'exploitation. C'est alors au tour des compagnies aériennes de faire la grimace. Air France et British Airways perdent de 100 millions à 200 millions de francs uniquement en frais de fonctionnement, les frais financiers et amortissements étant pris en charge par les deux Etats.

Alors on élague à partir de 1982. Rio, Washington, Bahréin, Caracas, Mexico, Dallas, tombent. Il reste aujourd'hui pour Air France une rotation quotidienne Paris-New-York et pour British Airways deux rotations quotidiennes Londres-New-York. Les deux exploitants ont retrouvé le sourire. Avec sept Concorde chacun, ils bouclent, et au-delà, leurs comptes d'exploitation. Air France annonce des bénéfices (partagés à moitié avec l'Etat) : 31 millions de francs en 1983, 66 en 1984 et 70 à 80 en 1985. Le coefficient de remplissage est de 61,5 %. On continue.

Le commandant Edouard Chemel fait claquer les manettes et déclenche les 17 260 kilos de poussée de chacun des quatre réacteurs Rolls Royce-SNECMA-Olympus. Impossible de ne pas être impressionné par cette poussée du diable. Vingt-huit secondes plus tard, les 360 kilomètres/heure sont atteints. Le copilote tire le manche. Train rentré. Nez et visière revenus à la position de flèche. Au revoir, Roissy ! « Une minute après le décollage, nous coupons la post-combustion, explique M. Chemel. Nous montons au subsonique et jusqu'à 10 000 mètres. A hauteur d'Evreux nous demandons l'autorisation de monter encore. Là,

nous remettons la post-combustion. Le transfert des carburants vers l'arrière pour améliorer l'assiette de l'avion est effectuée à Mach 0,75 et à Mach 1 et tout au long de la croisière. » Le passage du mur du son est lent et imperceptible. Dès que Mach 1 est franchi, la vitesse s'accroît, et la montée aussi. « Au bout de quinze minutes de post-combustion, nous la coupons. Nous poursuivons alors une croisière ascendante qui nous amène vers 18 000 mètres, en pleine stratosphère. Le pilote automatique transforme la vitesse en montée pour que la peau de l'appareil ne dépasse pas 127 degrés, alors que la température extérieure est de moins 57. »

Comme tout son équipage, le commandant Chemel est amoureux fou de son oiseau : « C'est l'avion le plus affiné. Toutes les éventualités y sont prévues. Il a une précision de pilotage fantastique, mais on ne le quitte pas des yeux parce qu'en cas de pépin le temps dont nous disposons est deux fois moindre que sur un subsonique. » Effectivement,

pilote, copilote et officier mécanicien ne cessent jamais de vérifier, de calculer, et de noter la consommation de carburant. Le carburant ! Une véritable obsession. En fonction du nombre de passagers, des vents, des jets et de la température en très haute altitude, il a fallu calculer avant le départ le tonnage à emporter, avec la marge de réserve pour un déroutement éventuel sur Philadelphie. Trois heures trente et une minutes après son décollage de Roissy, Concorde se pose à New-York en ayant parcouru la route la plus courte et au-dessus de toutes les turbulences.

L'exceptionnel, c'est aussi cet avion de réserve qu'Air France maintient en permanence à Paris comme à New-York. Parce qu'il faut assurer aux passagers vitesse et ponctualité. Si Air France est parvenu à un taux de ponctualité de 99,2 %, c'est-à-dire à des départs à l'heure à un tel niveau, c'est parce que la compagnie nationale a pris la précaution de créer une division Concorde dans ses services d'entretien. « Il fal-

lait des gens comme nous, branchés sur Concorde, pour tenir cet avion dont le facteur de complexité est de 1,8 par rapport au Boeing-747, note M. Gay, sous-directeur à la direction du matériel. Nous avons dû d'abord comprendre les alarmes que déclenchait une électronique très sophistiquée. Nous avons eu des surprises : le nez basculé et le système de transfert du carburant ne sont jamais tombés en panne. Les difficultés ont concerné les réacteurs qui fonctionnent constamment à des températures limite. Les chambres de combustion vivent cinq fois moins longtemps que sur les autres avions. Il a fallu aussi régler des problèmes de pneumatiques qui peuvent subir trente à quarante atterrissages au lieu des cent cinquante sur un 747. Petit à petit nous avons réglé tous les problèmes. C'est un avion sain, mais qui nécessite dix-neuf heures d'entretien pour une heure de vol. »

Etonnant, attachant, intelligent

Les constructeurs ont certifié que Concorde pouvait voler encore au moins dix ans. Selon M. Gay, il n'existe aucune butée technique : l'avion ne vole pas beaucoup. Le plus ancien a neuf mille deux cents heures de vol alors que le plus vieux 747 d'Air France en a accumulé 51 000. Aucune trace de corrosion : la vitesse et la température de sa peau le séchent entièrement à chaque vol. Peu de traces de fatigue : quelques fissures dans le train d'atterrissage, vite réparées. « Un avion étonnant, sain, attachant, intelligent. »

La clientèle du supersonique n'est pas moins atypique que lui : 82 % d'hommes ; 44 % d'Américains ; 46 % de fidèles qui effectuent plus de trois vols par an, deux tiers des utilisateurs voyageant pour des motifs professionnels.

Ils ont acquitté le tarif de 26 135 francs l'aller-retour, alors qu'il coûte 22 305 francs en première classe de 747.

Ce sont des fans eux aussi, conscients de voler sur une

machine hors du commun. Toutes les célébrités de ce monde et tous les hommes d'affaires y ont été accueillis, servis par un personnel sympathique et attentif. Celui-ci doit expliquer parfois au voyageur qui réalise un vieux rêve qu'il ne faut pas être déçu, qu'il n'y a pas de sensation très forte à Mach 2, et qu'il n'y a pas non plus un service aussi sophistiqué qu'en première classe de 747. Concorde est une Ferrari et le 747 une Rolls, n'est-ce pas ?

Le supersonique franco-britannique a un présent assuré. Les liaisons Paris-New-York et Londres-New-York sont rentables une fois les frais financiers et les amortissements retirés. Les vols charters se développent. En 1985, soixante-dix vols spéciaux ont été réalisés à des tarifs variant de 120 000 à 150 000 francs l'heure de vol. Se sont laissés tenter par ces voyages d'exception l'Expansion, L'Oréal, l'Institut Pasteur, Ford, et bien sûr le président de la République, qui l'a choisi pour se rendre à Murooa, puis au Brésil et en Colombie. C'était là, effectivement, le moyen de transport le plus rapide, mais c'était aussi une façon de rendre hommage au monument national qu'est devenu Concorde.

Mais a-t-il un avenir ? Le seul événement qui pourrait le faire partir à la retraite, c'est l'entrée en service d'un supersonique plus performant. Les Américains, et notamment Boeing, travaillent sur un appareil volant à Mach 8 ou 10. L'Aérospatiale et la SNECMA étudient depuis plusieurs années le projet d'un avion de transport supersonique futur (ATSF), dont les caractéristiques seraient les suivantes : 200 passagers contre 100 pour Concorde, 8 000 kilomètres de rayon d'action (6 500) ; 500 mètres carrés de voilure (360), vitesse de Mach 2,02 (comme Concorde).

Cet ATSF serait piloté à deux grâce à une information très poussée et à une information dérivée sur écran. Les moteurs seraient à cycle variable, c'est-à-dire à double flux en phase subsonique, et à simple flux en phase supersonique. Concorde continue envers et contre tout.

FRANCE-ANGLETERRE

L'AIGLE DE LA BRITISH AIRWAYS

par Francis Cornu

Concorde est devenu l'une des armes commerciales de British Airways. Sur les seize appareils existants, la compagnie britannique en exploite sept entièrement remis à neuf. Une aubaine à la veille de la privatisation.

« **U**n succès remarquable. Les dirigeants de British Airways ne tarissent pas d'éloges pour Concorde, au point d'avoir presque oublié que, voici seulement quatre ans, le bel oiseau était accusé de tous les maux et tenu pour en partie responsable des graves mécomptes de la compagnie, déficitaires jusqu'en 1982. Mais British Airways présente désormais un bilan global largement positif, et, depuis 1983, Concorde contribue de manière appréciable aux bénéfices (1).

La confiance de British Airways est telle que l'on n'a pas hésité à prendre, à la fin de 1984, la décision de rénover entièrement l'habillage intérieur et extérieur des sept Concorde britanniques qui sont maintenant tous en service. L'opération « peau neuve », commencée un an plus tôt et menée à grands frais, sera achevée en avril prochain. Cela et tout un programme de vols spéciaux destinés à marquer avec faste le dixième anniversaire montrent la volonté de la direction de faire de l'ancien canard boiteux son porte-drapeau.

Au cours du vol inaugural du premier Concorde réaménagé — un événement annoncé à grand renfort de publicité — Colin Marshall, directeur général de British Airways, déclarait, le 25 avril 1985 : « L'investissement consenti pour la remise à neuf des Concorde est une indication de notre engagement pour le développement de l'utilisation de notre flotte supersonique. Concorde représente un atout et un succès majeurs pour British Airways, avec un chiffre d'affaires annuel de 100 millions de livres (environ 1 milliard de francs). Nous sommes certains qu'il restera en service — bénéficiaire — bien au-delà de l'an 2000. Aujourd'hui, cette foi en l'avenir de Concorde ne se dément pas, bien au contraire.

Les Américains préfèrent Londres

La réussite tardive de Concorde se résume par ces chiffres : en 1975-1976, première année d'exploitation, la gestion de Concorde a enregistré des pertes s'élevant à 2,3 millions de livres ; en 1983-1984, la compagnie affichait (sur la même base de calcul hors investissements initiaux) 12 millions de livres de bénéfices au lieu de 8 millions de livres pour Air France (2).

British Airways se sert bien davantage du Concorde qu'Air France. Pour la clientèle américaine, très nettement majoritaire, Londres est une destination ou une escale (vers le reste de l'Europe) de beaucoup préférée à Paris. Depuis janvier 1976, les Concorde de British Airways ont transporté 800 000 passagers (près de 200 000 de plus que ceux d'Air France), 750 000 sur vols réguliers, 500 000 sur vols charters. Ils desservent New-York deux fois par jour (aller et retour) et trois fois par semaine Miami via Washington. La ligne Londres-Bahrein-Singapour a été arrêtée en 1980.

Les vols charters ont débuté il y a quatre ans, et cette activité ne cesse de se développer. Il s'agit soit de la demande de grandes sociétés désireuses de récompenser leurs cadres associés aux clients, soit plus souvent d'organisations de voyages, telle la Cunard, qui proposent la desserte en Concorde de certaines des escales de croisière du *Queen Elizabeth II*. Ces extras vont de l'excursion de quelques heures au-dessus du golfe de Gascogne ou de la mer du Nord — à peine le temps de goûter brièvement le plaisir de voler à Mach 2 — aux week-ends en Egypte ou à Moscou (pour une soirée au Bolchoï).

Invitation à la reine mère

L'an prochain, British Airways proposera le premier tour du monde supersonique en dix-huit jours pour la coquette somme de 15 000 livres (près de 165 000 francs). British Airways multiplie les opérations de promotion, telle l'invitation surprise lancée à la reine mère pour son quatre-vingt-cinquième anniversaire, ou encore une expédition en Laponie pour permettre à quelques enfants privilégiés d'aller à la rencontre du Père Noël et de son attelage de rennes. Les responsables de la publicité affirment que Concorde devient de plus en plus l'élément moteur dans la progression des résultats commerciaux de la compagnie tout entière.

Ce succès a incité au printemps 1985 British Airways à remettre en service *Alpha-Golf*, le dernier et septième appareil acquis en 1980 et abandonné deux ans plus tard en raison des mauvaises affaires que déplorait alors la division Concorde. « Cannibalisé » pour permettre la maintenance du reste de la flotte, *Alpha-Golf* était en triste état. Reconstitué, il a été le premier à recevoir les nouveaux aménagements ; il est le symbole d'une véritable renaissance.

Le « Concorde nouveau » conserve à l'extérieur sa peinture blanche spéciale, « pour diminuer l'échauffement de la carlingue à Mach 2 ». Mais on lui a appliqué la décoration new-look adoptée pour tous les avions de la compagnie depuis un an. Le changement a été beaucoup plus important à l'intérieur. Fini les dominantes de rouge et de bleu foncé, qui ne faisaient qu'aggraver l'impression d'exiguïté de l'habitacle.

La transformation, confiée à des stylistes réputés, a porté sur les sièges, qui ont été élargis et rendus plus confortables. Leurs cuirs en deux tons de gris, élégamment combinés à la couleur crème du reste du « mobilier » (celle notamment des caissons de bagages, redessinés pour que l'on ne s'y heurte plus), rendent Concorde presque spacieux. Et l'on a ajouté un nouveau gadget : des écrans de télévision reliés à l'ordinateur de bord, qui fournissent en permanence toutes sortes d'informations, techniques ou pratiques, pendant le vol.

La « rentrée » d'*Alpha-Golf* traduit l'expansion du service Concorde et la nécessité de disposer à tout moment d'appareils pour compenser certains petits

ennuis mécaniques qui, ces dernières années, ont augmenté au fur et à mesure que les rotations devenaient plus fréquentes.

Sécurité et régularité

Rançon du succès : quelques défaillances du moteur ont retardé certains vols et ont contraint des avions à faire demi-tour. British Airways, n'ayant plus d'appareils à « cannibaliser » pour prélever des pièces détachées, connaît un problème de maintenance sur lequel on se veut très discret. On souligne que la sécurité de Concorde est sans égale et que la régularité des vols est encore de plus de 95 %.

Cette difficulté et l'accroissement prévu du trafic Concorde font que British Airways a tenté d'acquiescer l'un des appareils d'Air France sous-employés. La démarche n'a jamais été formelle, parce que l'on a appris que la réponse serait négative.

L'exemple de British Airways ne peut qu'inciter Air France à essayer d'exploiter autant ses Concorde, et donc à les garder tous.

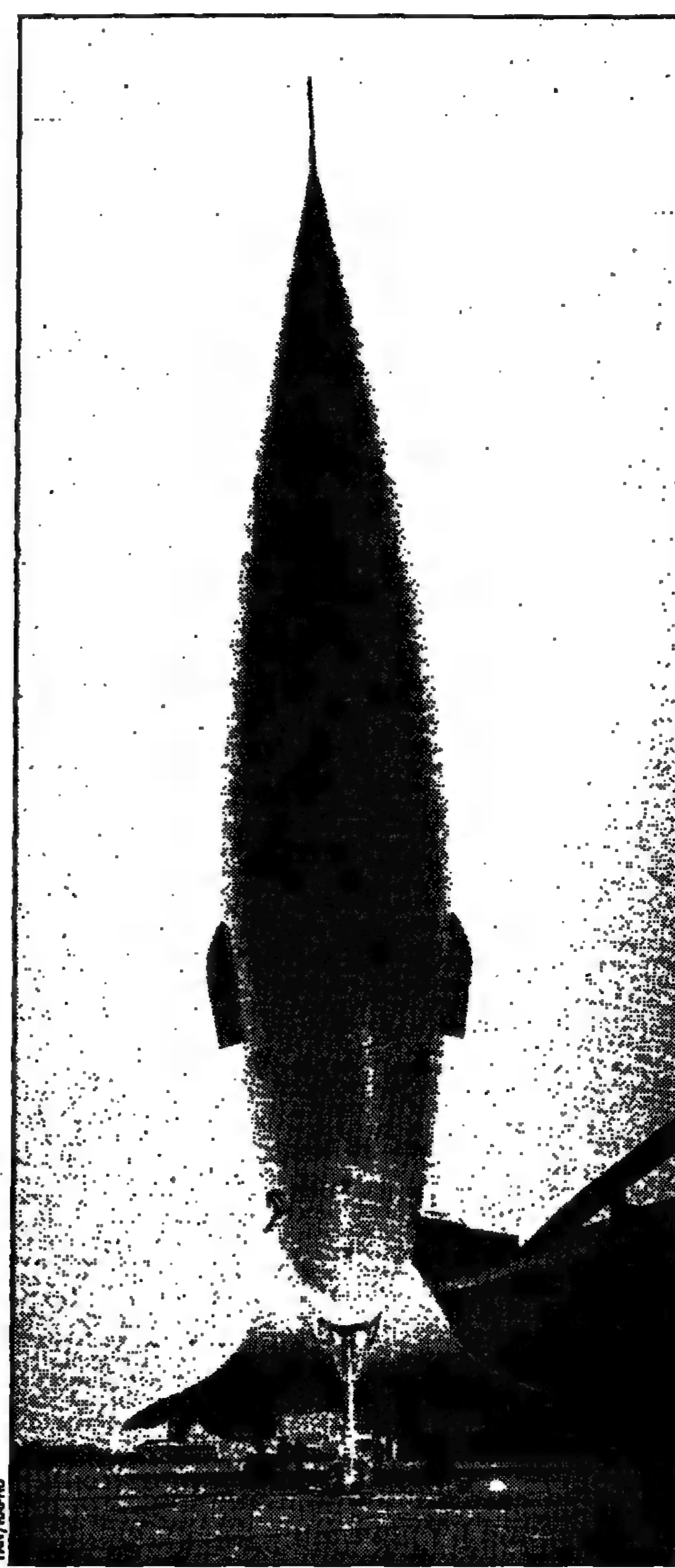
Les efforts de British Airways pour faire de Concorde son « vaisseau amiral » ont aussi une raison bien singulière. La compagnie nationale britannique a particulièrement besoin de relever son prestige et de manifester son dynamisme puisqu'elle est à vendre.

British Airways doit en effet être privatisée avant la fin de 1986. Et, pour le gouvernement de M^{me} Thatcher comme pour les dirigeants de la société, il faut que la marée soit belle, aux yeux des futurs acquéreurs.

(1) Sans tenir compte, bien sûr (comme dans le cas d'Air France), des lourds investissements initiaux. Il ne s'agit à présent que du calcul des frais et des revenus de l'exploitation elle-même.

(2) Le bilan 1984-1985 n'a pas été encore officiellement publié. Mais la direction assure que les chiffres concernant la division Concorde se sont encore « très sensiblement améliorés ».

Peau neuve pour Concorde. Sa transformation est confiée à des stylistes de renom : décoration new-look, sièges en cuir gris, écrans de télévision.



L'AVION-PIONNIER

POURQUOI Concorde ? La question mérite-t-elle encore d'être posée ? Assurément oui, même si l'on y répond, comme le fit Pierre Vasson-Ponté dans les colonnes de ce journal en affirmant : « Parce que Concorde existe et vole. » « Parce que c'est le plus bel avion du monde, parce que Concorde, c'est un bon produit industriel, qu'il faut encore améliorer, certes, mais qu'il incorpore dans sa fabrication une manière qui n'a pas de prix : la part du rêve. » Celle-là même qui, d'une certaine façon, fit que les Américains lancèrent le programme Apollo et furent ainsi les premiers sur la Lune. Celle-là même aussi qui devait donner à leur industrie une avance technique dans nombre de domaines.

De la même manière, l'« affaire Concorde », à une échelle plus modeste, a été sans grand doute, une étape importante, effirmez André Turcat dans son livre sur la supersonique, pour restaurer indirectement les investissements nationaux. « La poêle en Teflon de la ménagère, dit-il, les roues en tissu de fibres de verre, imprégnées pour les foreuses en mer, les machines-outils ou les bateaux de plaisance, les barres de poussée et les bielles dans l'automobile (...) ont largement bénéficié de mise au point Concorde. »

Mais c'est bien évidemment dans le secteur de l'aéronautique que les retombées techniques ont été, et sont encore, les plus visibles. Combien d'industriels, du maître d'œuvre aux sous-traitants, ont en effet acquis à cette occasion des procédés de fabrication et des techniques qui leur valent aujourd'hui encore une

renommée internationale ? Dans nombre de domaines, en effet, il leur a fallu apprendre, découvrir, créer, car il n'était guère possible sur ce type d'appareil de transporter purement et simplement l'expérience qu'ils avaient de la construction des avions de chasse, même si l'on avait beaucoup appris avec le bombardier stratégique Mirage IV.

Pour des raisons techniques d'abord : fabriquer un avion volant à deux fois la vitesse du son pendant plusieurs heures n'a rien à voir avec la construction d'un appareil de combat, qui n'a des performances que pendant quelques minutes. Raisons économiques, ensuite, du fait de la différence existant entre la conduite d'un programme civil. Raisons de sécurité, enfin, dues à la présence à bord de Concorde de plusieurs dizaines de passagers contre un seul dans un avion de chasse. C'est pour tout cela que le supersonique franco-britannique, à l'inverse de ce qui se faisait habituellement, « doit plus aux techniques spatiales qu'à celles utilisées à l'époque par les militaires ».

Des exemples ? En voici, à commencer par ces matériaux qu'il a fallu créer de toutes pièces pour que les bords d'attaque de Concorde puissent résister pendant deux heures et demie à des températures de 120 °C, conséquence du frottement de l'air sur les ailes. Ce fut alors la naissance du fameux alliage d'aluminium ALUGN, mis au point, en liaison avec les Britanniques, par la société française Cagedur, filiale de Pechiney, et dont les aviateurs tirèrent partie par la suite pour la construction des Super-Caravelles.

De même furent inventées, à cette occasion, par de petits métallurgistes, de nouvelles variétés d'acier destinées, par exemple, au train d'atterrissage et à certaines parties du moteur de Concorde.

A ces percées technologiques nécessaires et évidentes s'en sont ajoutées d'autres qui le sont moins, tels ces contrôles de qualité qu'il fallut mettre en place et dont sont issus ceux que l'on utilise aujourd'hui. De même, le programme Concorde a marqué en France l'émergence des machines-outils à commande numérique. Au point qu'en 1970 l'Aérospatiale — ou plutôt ce qui en tenait lieu à ce moment-là — pouvait s'enorgueillir de posséder plus du quart des machines à commandes numériques françaises.

Que dire encore des premières applications de conception assistée par ordinateur (CAO) dont le supersonique franco-britannique a exigé la création ? A l'époque, en effet, le traçage des pièces était confié à des hommes qui, dans le meilleur des cas, travaillaient avec une précision de l'ordre du dixième de millimètre. Et encore, ces hommes, « au sommet de leur art », le faisaient-ils de façon lente et non reproductible.

Aussi Concorde a-t-il su, dans ce domaine comme dans d'autres, contraindre les ingénieurs à penser différemment et à changer de méthode plus vite qu'ils ne l'auraient voulu. Cela les plaça donc en bonne position pour prendre en main les programmes aéronautiques que l'Europe désiderait par la suite. Progrès accomplis par la métallurgie des tôles, l'usinage chimique et le soudage par bombardement électronique, inventions en matière de contrôle

optique, magnétique ou laser et en informatique... Tout cela a permis de préparer l'avenir en mettant l'industrie aéronautique française en très bonne position par rapport à la concurrence. Il ne faut pas s'y tromper, en effet. Les systèmes de commande électrique que l'on trouve aujourd'hui sur un nombre croissant d'appareils « viennent de là », de ces recherches, de ces études et de ces développements que le supersonique a réclamés.

Aujourd'hui, l'Aérospatiale et ses partenaires en recueillent les bénéfices. Postes de pilotage mieux adaptés pour les Airbus du fait des nombreux travaux d'ergonomie que les industriels ont dû mener pour Concorde. Mini-manche latéral et calculateur numérique pour piloter l'appareil à l'image de ceux qui volaient en 1977 sur le supersonique. Freins en carbone avec calcul d'optimisation du freinage et gain de poids important du fait des métaux utilisés. Suppression de certains phénomènes vibratoires (*buffeting*) dans le domaine de vol de l'Airbus en raison des connaissances acquises aux régimes proches de la vitesse du son avec le Concorde. Modifications, enfin, du fait que Concorde était un supersonique, de certaines procédures de vol que les contrôleurs au sol utilisent aujourd'hui sur les long-courriers et moyen-courriers.

De la famille Airbus à — peut-être demain — la navette spatiale européenne Hermès en passant par l'avion de liaison régional ATR-42, Concorde aura été une étape technique importante. Un pionnier fertile.

J.-F. AUGEREAU.

RENCONTRE

LE CORPS ET LES MUSIQUES DE L'ESPRIT

entretien avec Michel de Certeau

Jésuite, philosophe, écrivain, Michel de Certeau nous avait accordé, quelques semaines avant sa mort, le 9 janvier dernier, cet entretien qui témoigne de l'originalité des recherches et des réflexions d'un « pèlerin des frontières ».

« **O**CCASION privilégiée de mûrir et de se forger un monde secret, l'amour nous met simultanément en porte-à-faux avec nos propres valeurs éthiques d'égalité et de liberté, puisque la passion est la quintessence de la possession de l'autre. N'est-ce pas paradoxal ?

— Posséder l'autre, c'est en effet une forme de la passion : « Tu es à moi. » En fait, elle est toujours trompée. On peut aliéner mais non s'approprier l'autre. La volonté de posséder se développe d'ailleurs à partir de son échec, en découvrant ce qui lui échappe, et se transforme en jalousie, en soupçons, en fureur. Alors on ne possède pas ; on est possédé par l'autre, comme une maison est hantée par le fantôme de celui qui n'est plus là. C'est bien une maison de passion. Mais on peut lui supposer d'autres formes : d'être, par exemple, une maison d'accueil, « ravie » en quelque sorte par qui veut bien y séjourner. Alors on ne possède pas, mais c'est par hospitalité, comme lorsqu'on s'active à la cuisine pour recevoir à dîner. L'amour devient le travail indéfini de « recevoir » ce qu'on ne connaît pas, ce qu'on ne connaîtra jamais de l'autre...

— Que pensez-vous alors de la réflexion de Levinas (1) selon laquelle « Autrui n'est pas seulement un alter ego, mais également ce que moi je ne suis pas » ; l'amour serait-il donc un besoin vital, indispensable à l'édification de notre propre être ?

— Parce qu'ils sont ce que je ne suis pas, les autres m'apportent la nouvelle de mes limites, de mes insuffisances, et finalement de ma mort. Autrui, ce sont également les gens qui peuvent vivre sans moi. Cette menace peut cependant être transformée par un acquiescement admiratif. La beauté a ce pouvoir. Elle fait oublier la menace. Est beau ce qui n'a pas besoin de moi pour être. Il suffit que cela soit : une mer matinale, le visage d'une passante, le rire d'un gosse... C'est beau dans la mesure où je n'en attends pas la preuve de ma compétence, de mon utilité ou de mon existence. C'est beau, hors de moi, sans que je mette mes pattes dessus. Quoi qu'il arrive après, il n'y a probablement pas d'amour qui n'entre par la porte dérobée d'une admiration capable de nous arracher, par surprise, au souci avare d'un profit.

— Croyez-vous que la souffrance nous édifie davantage que le bonheur ?

— Elle ne nous édifie pas, elle nous sculpte. Les visages en portent témoignage : ce sont les écritures de la souffrance. Mais il faut aller plus loin, si l'on veut respecter ces écritures-là. La souffrance est la manière dont quelqu'un ou quelque chose d'autre se fait place dans notre vie. Elle y pénètre comme si c'était chez elle. Elle y laisse des traces. Le malheur est le mode par lequel l'autre se grave en nous !

— Selon saint Augustin, « l'amour est spirituel jusque dans la chair et charnel jusque dans l'esprit... »

— De fait, le « spirituel » et le « charnel » ont entre eux d'étranges complicités, si on en-

tend par « spirituel » ce qui résiste aux faits au nom d'irréductibles excès qui se portent vers les autres, et par « charnel » l'opaque et sensible mémoire du corps vécu. De multiples faits quotidiens attestent leur alliance. C'est leur volonté de vivre qui guérit des malades. Le désespoir ou l'amour modifie nos équilibres biologiques. Des mouvements spirituels règlent, à notre insu, les saisons de la chair. Souvent, ils n'ont pas d'autre langue que les silencieuses virtuosités du système nerveux, des organes, de la peau, ou simplement une ténacité physique dans les épreuves. Tel un orchestre, la « chair » exécute ces musiques de l'esprit que nous ne maîtrisons pas et qui habitent nos inconsciences.

— Mais ce sage mystique va beaucoup plus loin : pour lui, l'acte amoureux est quelque-



Michel de Certeau.

chose de si bouleversant, si enrichissant et si total qu'il devient de l'ordre de l'extase...

— Dans toutes les civilisations, cette expérience a été repérée et analysée. Par rapport à beaucoup d'autres, saint Augustin est plutôt réservé ! Le corps parle une vérité que le discours déguise. Depuis les notions physiques de l'amour jusqu'aux mille façons dont le corps raconte nos désirs ou nos refus, l'existence quotidienne confirme les « extases » que vous évoquez. Même le langage parlé n'apparaît spirituel que lorsqu'on y entend les battements variables, les fièvres vocales ou les syncopes verbales par lesquelles il devient corps. Cette réalité-là éclaire le terme d'« extase », qui signifie l'acte d'être hors de soi. En effet, elle suppose à l'esprit une intense intimité avec les obscurs labyrinthes du corps, de sorte que nos options les plus décevantes s'effectuent en des régions généralement étrangères à nos savoirs.

— Nos existences même sont donc « extatiques », placées hors de nos propriétés, jouées en ce pays autre, le corps, dont la connaissance expérimentale reste, chez les hommes plus que chez les femmes, très élémentaire.

— Selon vous, « le bonheur nous exile de notre histoire », cela revient-il à dire qu'on ne pourrait jamais dissocier une certaine souffrance de l'amour ?

— L'acte amoureux, ce n'est pas « moi » ni « toi » ; quelque chose nous dépasse tous les deux et enlève à chacun la conscience



« Notre existence oscille entre un désir de possession, de captation, et le désir d'être altéré, changé par l'autre. »

même qu'il est physiquement seul. Car le « moi » est en réalité pluriel ; il est social dans sa constitution même. Ses activités poursuivent des dialogues qui ont commencé bien avant qu'on se mette à parler. La solitude sinistre, c'est celle que hantent des ruptures primitives, des rejets inacceptés, des haines muettes, et qui se promène dans la foule sans pouvoir trouver une issue à ces violences.

Mais il y a une solitude toute contraire, que le silence rend attentive aux murmures de présences couvertes par les bruits de la communication. Celle-là connaît avec les autres des intelligences qui précèdent les mots ou leur donnent résonance. Entre ces deux sortes de dialogues qui ont tantôt l'allure d'une solitude, tantôt la forme d'une rencontre, mille variantes racontent des histoires composées comme des scènes de famille, faites d'altercations, de séductions et de toutes sortes de voix se répondant sous le même toit.

— Chaque solitude est un théâtre plein d'acteurs qui se cherchent. Au fond, la solitude, c'est vivre le deuil de l'autre, et non pas lui substituer une sorte d'autonomie avec soi-même.

— Autrement dit, une fois qu'on a perdu cet autre, on n'est plus soi-même ?

— Ce n'est pas « une fois que » : c'est la définition même de l'existence. Cela commence dès la naissance, et nous continuons à éprouver ce « manque » de l'autre toute notre vie. Nous pouvons soit essayer de l'oublier ou de lui substituer des objets possédés, soit le transformer en une expression permanente du désir, de la recherche, même dans le champ du savoir.

— Justement, ce manque originel serait-il le moteur, la raison d'être de tant de quêtes, qu'elles soient philosophiques, scientifiques ou artistiques ?

— D'une certaine manière, les sciences sociales elles-mêmes sont fondées là-dessus. Dans un très beau texte, Kant donne pour champ à la connaissance de l'homme la « grande ville » de Königsberg, l'actuelle Kaliningrad, son trafic maritime, sa multiplicité ethnique, ses pratiques polyglottes, la prolifération de ses différences. J'aime cette « ouver-

ture » portuaire et urbaine qui inaugure la vision de la ville comme encyclopédie des voyages. Nous travaillons dans ce cadre océanique, luttant avec l'insurmontable diversité des formes que prennent les rapports d'autre à autre, découvrant tantôt les règles, tantôt les événements aléatoires qui restaurent leur étrangeté.

— Cependant, au-delà de cette diversité des expériences particulières, n'y a-t-il pas une quintessence inhérente à cette relation à l'autre ?

— Probablement pas. En tout cas, je ne serais pas capable d'en désigner une. D'avoir longuement séjourné dans les archives des seizième et dix-septième siècles, d'avoir travaillé pendant des années au Brésil ou aux États-Unis, j'ai plutôt appris l'étonnement. Cette école enseigne à se méfier des interprétations subjectives ou locales. Mais finalement il en va de l'investigation en sciences sociales comme de l'amoureux proustien : plus il approche du visage aimé, plus ses lèvres lui apparaissent aussi maladroites que des cornes de rhinocéros. En approchant, le savoir découvre aussi l'altérité ; bien loin de la surmonter, il se développe dans l'espace qui sépare le désir de son objet, il croît à mesure qu'il reconnaît cette séparation.

— Or, peut-on vraiment comprendre l'autre, puisque nous projetons sur lui notre propre vision du monde, notre propre être ?

— Je crois qu'en effet on ne comprend jamais l'autre. Dans la relation ordinaire comme dans la relation scientifique, nous avons recours à des codes, des hypothèses, des cadres de référence. Au fond, ce qui nous est possible comme connaissance de l'autre n'est qu'une altération de cette expectation par sa présence. On pourrait aussi appeler cela admiration : la capacité d'être « surpris ». La connaissance de l'autre se mesure à « l'étonnement » qui vient s'inscrire dans notre attente, zébrer notre discours, ébranler nos expectations.

— Mais cette admiration n'est pas innocente ; grâce à elle, nous cherchons à combler notre « manque »...

— Bien sûr, elle est toujours ambiguë. Il y a quelque chose de cannibale, d'anthropophage

dans tout savoir sur l'autre comme dans toute relation. Notre existence oscille entre ce désir de possession, de captation, et le désir d'être altéré, changé par l'autre. Il n'y a pas de solution à cela. Or, cette manière de soutenir le désir de l'autre définit à mon avis une éthique : être toujours en position d'admiration, même s'il y a dans celle-ci quelque chose de l'ordre de la captation.

— L'amour n'est-il pas trop fragile, ne risque-t-il pas de s'effriter dans le vide laissé par le départ de l'autre ?

— Mais c'est à ce moment-là justement que le désir devient violent. Le manque, ce n'est pas de la vacuité, c'est au contraire ce qui nous construit. La séparation n'est pas un vide, mais c'est ce qui se met à mouvoir notre savoir, notre acquis, et à le transformer de l'intérieur. C'est à ce moment-là qu'on accède au savoir amoureux, ou au savoir tout court. La vraie connaissance étant ce qui ne cesse d'être modifié par un manque inouïable.

— Iriez-vous jusqu'à dire qu'il vaut mieux vivre un manque éducatif plutôt que d'être comblé bêtement ?

— Ce n'est pas là une matière à option ! La question concerne plutôt ce qui se met à nous manquer, ce que nous éprouvons comme un manque dans la vie professionnelle, politique ou personnelle, et, d'autre part, ce que nous faisons de ce manque, c'est-à-dire l'activité qu'il suscite.

— Serait-il mieux de « se perdre dans sa passion que de perdre sa passion » (saint Augustin) ?

— « Se perdre » dans sa passion, cela signifie se jeter dans l'activité créatrice que soutient la conscience d'un manque. Ce serait aussi la définition de l'écriture, fomentée par un rapport à quelque chose qui est perdu. Mais alors il faut s'interroger sur la compatibilité de toutes ces passions et donc chercher, comme le faisait l'économiste Albert Hirschman, à quelle économie politique ou à quelle philosophie sociale nous conduirait une prise au sérieux des passions.

Propos recueillis par
GUITTA PESSIS-PASTERNAK

(1) Emmanuel Levinas, *Le Temps et l'Autre*, PUF.